

## قواعد روتردام اتفاقية نقل بحري بطابع متعدد الوسائط

قماز ليلي إدياز<sup>(1)</sup>

مقدمة:

تؤدي العولمة إلى استنطاق القانون الدولي ولاسيما أشخاصه وأدواته لمعرفة إلى أي حد يستطيع التكيف مع هذه الظاهرة التي تقوم على أساس السرعة واللحظة ومواكبة التكنولوجيا المتجددة. الأمر الذي إستوجب التدخل لمواجهة الأمان القانوني المفقود في النقل متعدد الوسائط<sup>(2)</sup> نظرا لأن النصوص الدولية لا زالت تنظر إلى المسألة من منظور ضيق.

من أجل ذلك طلبت لجنة القانون التجاري الدولي التابعة للأمم المتحدة «الأونسيترال» (CNUDCI) في جلستها رقم 29 المنعقدة عام 1996 من اللجنة البحرية الدولية (CMI) أن تجمع معلومات وبيانات عن الممارسات العملية في مجال النقل البحري وكذلك القوانين التي تنظم نقل البضائع عبر البحر، مع إعطاء وجهة نظرها في مدى سن قواعد موحدة في هذا المجال. ومنذ ذلك التاريخ، بدأ الإعداد لعمل دولي موحد. وفي سنة 2001 شكلت اللجنة فريق عمل مع مجلس الشحن العالمي، ومستشاري الصناعات الخاصة بالأونسيترال. لتتوصل اللجنة سنة 2002 مع فريق العمل بعد عدة جلسات إلى مشروع اتفاقية دولية. وقد تلقت الأونسيترال هذا المشروع، فشكلت فريق عمل جديد ودعت الدول لتنقيح المشروع وإبداء الملاحظات عليه.

بدأ فريق العمل الجديد في دراسة ملاحظات الوفود وتنقيح هذا المشروع منذ سنة 2002 إلى منتصف سنة 2008، وقد دعت الأونسيترال كل الدول والمنظمات الدولية والهيئات المعنية للمشاركة في إعداد مشروع الاتفاقية<sup>(3)</sup>. عرض المشروع على لجنة الأونسيترال في الدورة المنعقدة في نيويورك

1- أستاذة مساعدة رتبة - أ- كلية الحقوق و العلوم السياسية - جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان-

2- في 42 ماي 1980 تمّ التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط «اتفاقية جنيف 1980». وتعتبر هذه الاتفاقية حجر الزاوية بالنسبة للنقل متعدد الوسائط ، وهي تقوم على نفس قواعد اتفاقية نقل البضائع بحرا ، والمسماة بقواعد هامبورج لـ 1978 لتكون امتدادا لها. إلا أنها لم تدخل حيز التنفيذ كاتفاقية دولية ، حيث يلزم انضمام ما لا يقل عن ثلاثين (30) دولة ، الأمر الذي لم يتحقق. و قد عرفت الاتفاقية النقل متعدد الوسائط في المادة الأولى فقرة أولى كالآتي: «يعني (النقل الدولي متعدد الوسائط) نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل ، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في عهده إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر...»

3- شريف محمد غانم، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2012-

لإجراء الجولة الأخيرة من المفاوضات والمداولات والمدخلات المتعلقة بمشروع الاتفاقية. في نهاية الدورة، تم إقرار مشروع الاتفاقية في صورته النهائية، وتم إرساله إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة، التي أقرت المشروع في 11 ديسمبر<sup>(1)</sup> 2008 في صورة اتفاقية دولية. وقد أقرت الجمعية العامة الاسم الرسمي للاتفاقية وهو «اتفاقية الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا»<sup>(2)</sup>، غير أنها قد أوصت بأن يطلق على هذه الاتفاقية «قواعد روتردام» كتسمية غير رسمية لها. لتقييم الحكومة الهولندية بعد ذلك احتفالا بإبرام الاتفاقية يوم 23 سبتمبر 2009، حضره ممثلون لتسع عشرة دولة، وقع من بينهم على الاتفاقية 16 دولة في اليوم ذاته<sup>(3)</sup>. وقد وصل إجمالي الدول الموقعة 25 دولة، منها منها ثلاث دول صادقت على الاتفاقية هي إسبانيا بتاريخ 19 جانفي 2011، الطوغو بتاريخ 17 جويلية 2012، و الكونغو بتاريخ 28 جويلية 2014<sup>(4)</sup>. في حين تطلبت الاتفاقية لنفاذها على المستوى الدولي انضمام أو تصديق أو قبول أو إقرار 20 دولة وبعد اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الصك العشرين لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة<sup>(5)</sup>.

ولما كان الهدف من اتفاقية جديدة لنقل البضائع بالبحر هو زيادة تعزيز مناسبة قانون النقل الدولي وتوحيده، راعت قواعد روتردام تماما أن عقد النقل البحري الحديث كثيرا ما يكون عقدا متعدد الوسائط، تشحن فيه البضائع في حاويات، فجاءت لتسد الثغرة بين نظام النقل الحالي ونظام

ص 14. وقد أعد مشروع الاتفاقية على مدى أكثر من 13 دورة عقدها الفريق العامل المعني بقانون النقل في الفترة من أبريل 2002 إلى يناير 2008.

1 - القرار 122/63

2 - وكان قد اقترح خلال أعمال الفريق العامل الثالث المعني بقانون النقل في دورته 21 حذف عبارة «كليا أو جزئيا» من عنوان مشروع الاتفاقية، لأن المشروع ليس اتفاقية نقل متعدد الوسائط حقا، وإنما هو اتفاقية يغلب فيها النقل البحري. وذكر أن العبارة «كليا أو جزئيا» تبدو غريبة وتجعل العنوان فيما يبدو ثقيل الوطأة، وأن هناك أسبابا عملية تستلزم الأخذ بأقصر عنوان ممكن. لكنه قوبل باقتراح آخر يدعو إلى الإبقاء على العبارة «كليا أو جزئيا» لأن العنوان حينئذ سيحدد محتويات مشروع الاتفاقية تجسيدا أفضل بصفحتها اتفاقية لا تقتصر على النقل البحري، وتشمل النقل من الباب إلى الباب، لذلك وجب إبراز الفرق بين اتفاقية نقل أحادي الوسائط واتفاقية لا تقتصر على النقل البحري: لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي. الدورة 41- نيويورك- من 16 جوان إلى 11 جويلية 2008- تقرير الفريق العامل الثالث عن أعمال دورته ال 21. فيينا 14-25 يناير 2008- ص 78.

3 - هذه الدول الـ 16 هي: إسبانيا، بولندا، توغو، الدانمارك، السنغال، سويسرا، غابون، غانا، غينيا، فرنسا، الكونغو، التروبيج، نيجيريا، هولندا، الولايات المتحدة الأمريكية، اليونان.

4 - حيث وقعت على الاتفاقية مدغشقر بتاريخ 25 سبتمبر 2009، أرمينيا والكاميرون بتاريخ 29 سبتمبر 2009. النيجر بتاريخ 22 أكتوبر 2009. المالي في 26 أكتوبر 2009. لكسمبرغ في 31 أوت 2010. جمهورية الكونغو الديمقراطية بتاريخ 23/09/2010. والسويد في 20 جويلية 2011، : غينيا - بيساو بتاريخ: 2013/09/24: اتفاقية روتردام 2008: الحالة- متاح على موقع الأونسيترال: [http://www.uncitral.org/uncitral/ar/uncitral\\_texts/transport\\_goods/rotterdam\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/ar/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html)

5 - المادة 94 من اتفاقية روتردام.

النقل متعدد الوسائط الذي ظهر أثناء تطبيق الاتفاقيات السابقة. تكريسا لنظام عالمي ملزم ومتوازن يدعم تنفيذ هذا النمط من عقود النقل. فكيف عالجت هذه القواعد المفارقة المتمثلة في وجود نظام نقل موحد دون نظام قانوني يحكمه؟ و هل حقاً تنظم قواعد روتردام أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع؟»

### المبحث الأول: وحدة عقد النقل في قواعد روتردام.

منحت قواعد روتردام مدولا قانونيا واسعا لعقد النقل البحري فجعلته يتجاوز المرحلة البحرية إلى مراحل سابقة أو لاحقة له. يظهر هذا من خلال المفاهيم الواردة فيها، نطاق تطبيقها «المطلب الأول» و كذا تنظيمها للقواعد التي تحكم النقل متعدد الوسائط «المطلب الثاني».

### المطلب الأول: مفهوم عقد النقل و نطاق تطبيق الإتفاقية.

من خلال تسمية الإتفاقية: «... عقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا» يتضح أن مستجدياتها انصبت على مفهوم عقد النقل و مدة المسؤولية «الفرع الأول»، و على مدى انطباق الإتفاقية «الفرع الثاني».

### الفرع الأول: مفهوم عقد النقل و مدته.

على غرار ما سبقها من اتفاقيات النقل الدولية، تضمنت قواعد روتردام من خلال المادة الأولى تعاريف لما ورد فيها من مصطلحات قانونية، بغية حصر خصائصها قبل تأطيرها قانونا. من بين هذه المفاهيم، المدلول الخاص الذي جاءت به لعقد النقل البحري، فأجازت أن يشتمل عقد النقل على نقل بوسائط أخرى إضافة إلى النقل البحري مثل النقل الجوي أو الطرقي، أو السكي أو النهري<sup>(1)</sup>. لتنطبق هذه الإتفاقية على النقل البحري و على النقل متعدد الوسائط، باعتباره جزءا من عملية النقل. شرط أن تكون ضمن عملية النقل رحلة بحرية. و هو ما تؤكده الفقرة الخامسة من نفس المادة عند تعريفها الناقل بأنه «الشخص الذي يبرم عقد نقل مع الشاحن».

كما وسعت قواعد روتردام من مدة النقل، و بالتالي من النطاق الزمني لمسؤولية الناقل من خلال المادة 12، لتبدأ عندما يتسلم الناقل البضائع او اي طرف منفذ، بغرض نقلها، وتنتهي عند تسليم

1 - المادة 1 فقرة 1 من اتفاقية روتردام «-1 عقد النقل» يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجره نقل ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إل النقل البحري».

البضائع<sup>(1)</sup>. أي من باب الشاحن إلى باب المرسل إليه.

الأمر على خلاف ذلك بالنسبة لاتفاقية بروكسل 1924 الخاصة بسندات الشحن والتعديلات الملحقة لها. بيان ذلك أن الفقرة (هـ) من المادة الأولى من هذه الاتفاقية تحدد مجال عقد النقل البحري الذي تنطبق فيه أحكامها بأنه « ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها منها»، وهو الأمر ذاته في الفقرة (ب) من نفس المادة التي تعرف عقد النقل، لذلك يقال أن هذه الاتفاقية تحكم نقل البضائع عبر البحر منذ شحن البضائع على ظهر السفينة حتى تفريغها من على ظهر السفينة palan/palan .

أما قواعد هامبورج 1978، فقد وسعت قليلا من مدة مسؤولية الناقل عن البضاعة بأن شملت المدة التي تكون فيها البضاعة في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ<sup>(2)</sup>، ولهذا تحكم قواعد هامبورج عقد نقل البضائع من الفترة التي توضع فيها البضاعة تحت تصرف الناقل في ميناء الشحن حتى لحظة تجرّده من حيازتها في ميناء التفريغ أي من الميناء إلى الميناء port/port الفرع الثاني: نطاق تطبيق الإتفاقية.

تعرّض الفصل الثاني من اتفاقية روتردام 2008 لمسألة تحديد نطاق تطبيق الإتفاقية. و القاعدة التي وضعها المادة 05 في هذا الشأن هي سريان الإتفاقية على كل عقد نقل بضائع بالبحر إذا وقع بين دولتين مختلفتين وتوافرت إحدى الشروط الآتية:

أ- إذا كان التسلم أو التسليم المعين في العقد واقعا في دولة متعاقدة.  
ب- إذا كان ميناء التحميل أو التفريغ المعين في العقد واقعا في دولة متعاقدة. و لاعبرة فيما يتعلق بتحديد نطاق تطبيق الإتفاقية بجنسية السفينة أو بجنسية أي شخص له شأن في عقد النقل.

نستدل من خلال المادة 05 من قواعد روتردام على وجود ضابط الانطباق العام المزدوج للمعاهدة، وذلك بما أنها تحكم عملية النقل التي تجري كليا أو جزئيا عن طريق البحر. وعليه إذا كان النقل نقلا بحريا بالكامل تطبق الاتفاقية إذا كان ميناء الشحن وميناء التفريغ واقعين في دولتين مختلفتين، أما إذا كان النقل يشتمل على جزء بحري وجزء آخر بري، جوي أو نهري، فهنا يجب استعمال الضابط

1- المادة 12 فقرة 1 من قواعد روتردام: «تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع».

2- المادة 4 من قواعدها مبرورج 1978

المزدوج، أي وقوع مكان التسلم ومكان التسليم في دولتين مختلفتين وميناء الشحن وميناء التفريغ في دولتين مختلفتين<sup>(1)</sup>. على أن تكون إحدى هذه الأماكن «مكان التسلم أو مكان التسليم أو ميناء الشحن أو ميناء التفريغ» واقعة في دولة منضمة إلى المعاهدة، بغض النظر عن جنسية السفينة أو الأطراف.

إلا أن الإتفاقية أغفلت الشرط الوارد بقواعد هامبورج الخاص بتطبيقها إذا صدر سند الشحن في دولة متعاقدة، وكذا الشرط الخاص بإخضاع العقد للإتفاقية إذا نص في سند الشحن أو الوثيقة المثبتة لعقد النقل بسرياتها<sup>(2)</sup>.

وهنا تجدر الإشارة إلى أن إتفاقية روتردام 2008 لم تضع حكما يحسم النزاع الذي يمكن أن يحدث بينها وبين قواعد هامبورج، في الفرض الذي يكون فيه أحد طرفي عقد النقل تابعا لدولة متعاقدة في الإتفاقية الجديدة، والطرف الآخر تابعا لدولة متعاقدة في قواعد هامبورج. حيث أن شروط إنطباق كل منهما متماثلة تقريبا.

يظهر مما سبق أن قواعد روتردام تخلّت عن مبدأ تقسيم عقد النقل إلى مرحلة بحرية و مرحلة سابقة أو لاحقة لها. وأخضعت كافة مراحل عقد النقل لنظام واحد مما يؤكد طابعها متعدد الوسائط

### المطلب الثاني: النقل متعدد الوسائط البحري في قواعد روتردام.

عالجت قواعد روتردام النقل البحري متعدد الوسائط أو القواعد التي تحكم النقل السابق

1 - وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القوانين والمعاهدات الدولية، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011، ص 300

2 - إتفاقية هامبورج، أو إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لـ 1978، دخلت حيز النفاذ بتاريخ 1992/11/01: تحدد المادة (20) من هذه الإتفاقية، النطاق المكاني لسريان أحكامها حيث تنص: «1- تسري أحكام هذه الإتفاقية على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين».

(أ) إذا كان ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة، أو  
(ب) إذا كان ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة.

(ج) أو إذا كان أحد موانئ التفريغ الاختيارية المنصوص عليها في عقد النقل البحري هو الميناء الفعلي للتفريغ، وكان هذا الميناء واقعا في دولة متعاقدة، أو

(د) إذا كان صدور سند الشحن، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري قد تم في دولة متعاقدة، أو  
(هـ) إذا كان منصوصا في سند الشحن، أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل البحري على أن يخضع العقد لأحكام هذه الإتفاقية أو لقانون أصدرته أي دولة لتنفيذ هذه الأحكام.

2- تسري أحكام هذه الإتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة، أو الناقل، أو الناقل الفعلي أو الشاحن، أو المرسل إليه، أو أي شخص من أصحاب الشأن...».

أو اللاحق للرحلة البحرية من خلال المادة 26 والمادة 82، معتبرة أن النقل متعدد الوسائط في مفهوم النقل متعدد الوسائط هو ذلك الذي تتخلله رحلة بحرية. وقصد الوقوف على النظام الذي يحكم النقل متعدد الوسائط البحري في اتفاقية 2008 «الفرع الثاني و الثالث»، من الضروري تحديد المقصود منه وتقنياته «الفرع الأول».

### الفرع الأول: مفهوم النقل متعدد الوسائط البحري.

نتحدث عن النقل متعدد الوسائط البحري عندما يتعلق الأمر بنقل من الباب إلى الباب دون إعادة الشحن، يتضمن واسطة بحرية، مع وجود نقل بري سابق أو لاحق. يتم هذا النمط من النقل باتباع تقنية أو عملية الدحرجة (le transroulage (Ro-Ro)<sup>(1)</sup> داخل وخارج سفن الرو - الرو أو سفن الدحرجة المخصصة لنقل الآليات السيّارة على أنواعها «شاحنات، مقطورات، شبه المقطورات». إذ يتم نقل الشاحنات كاملة أو المقطورات فقط على ظهر السفن. ويطلق على هذه التقنية إصطلاح le merroutage تحقيقا للربط المباشر بين الموانئ، بغية تخفيف الازدحام والتلوث.

لهذا النمط العديد من الإيجابيات من الناحية الاقتصادية، من حيث نقل حمولة أكبر بتكلفة أقل وكذا من حيث إقصاء عملية الشحن والتفريغ، و التقليل من مدة التوقف في الموانئ، إلا أنه من جانب آخر يشغل مساحة كبيرة من الميناء في مواقف الشاحنات وآليات النقل. لذلك فإن هذه التقنية قليلة الاستخدام في الموانئ ذات المساحات المحدودة وهو حال الموانئ الجزائرية باستثناء ميناء جن جن وبصورة أقل ميناء عنابة<sup>(2)</sup>.

وقد أظهرت هذه التقنية نظاما حديثا يسمى بالطرق البحرية السريعة les autoroutes de la mer. وهي مسارات ملاحية للسفن تحددها السلطات المختصة في الدول المشاركة في مشروع الملاحة الساحلية على غرار الجسور البرية أو الممرات الجوية، بهدف الربط البحري بين موانئ دول مشروع الملاحة الساحلية. وقد ظهر هذا المفهوم في 2001 ضمن الورقة البيضاء للمؤتمر الأوروبي حول سياسة

1 CEE – ONU – CEMT – UE , Terminologie en transports combinés, Genève,2001, p 22 : « le transroulage (Ro-Ro) : Embarquement ou <sup>15</sup>débarquement d'un navire, d'un Véhicule routier, d'un Wagon ou d'une UTI sur ses roues, ou sur des roues qui lui sont ajoutées à cette fin. Dans le cas de la route roulante, seuls les véhicules routiers entrent et sortent du train par leurs propres moyens. »

- 2Kamel Khelifa, Supports et concepts des techniques des transports et logistiques, le phare N°134, [http://www.Kgn.le.phare.com/ archive- article.php](http://www.Kgn.le.phare.com/archive-article.php).

النقل في آفاق 2010 كبديل منافس للنقل البري. حيث اقترح الاتحاد الأوروبي في هذه الورقة الطرق السريعة البحرية كحل يسمح بالتوزيع الأمثل لنقل البضائع في أوروبا من أجل إعادة التوازن بين وسائل النقل للحد من الازدحام الطرقي والتلوث، مع إعطاء الأولوية للموانئ الموصولة بشبكة النقل البرية، وتمحورت فكرتها في التحويل المباشر للحمولة المنقولة عبر الطرقات إلى واسطة النقل البحري، عندما يتعلق الأمر بملاحة ساحلية بين موانئ دول الاتحاد الأوروبي، بحيث يتم التقليل من مسافة النقل الطرقي<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني: المادة 26 من قواعد روتردام.

عملا بالمادة 26 من قواعد روتردام فإنه إذا وقع الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم أثناء النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري، أي قبل تحميل البضائع على السفينة، فإن أحكام الاتفاقية لا تطبق على المرحلة غير البحرية إذا توافرت الشروط التالية:

**1-** وجود اتفاقية دولية أخرى تتضمن أحكاما تتعلق بمسؤولية الناقل وقت حدوث الهلاك أو التلف، أو وقوع الحادث المسبب للتأخير، وكان من شأن هذه الأحكام أن تنطبق على الأنشطة التي يضطلع بها الناقل أو أي منها لو كان الشاحن قد أبرم عقدا منفصلا ومباشرا مع الناقل فيما يتعلق بذات مرحلة النقل التي حدث فيها الهلاك أو التلف أو وقع فيها الحادث أو الظرف المسبب في تأخير تسليمها.

**2-** نص الاتفاقية الدولية الأخرى بالتحديد على أحكام تتعلق بمسؤولية الناقل أو الحد من المسؤولية، أو بالوقت المتاح لرفع الدعوى.

**3-** أن تتضمن أحكاما تمنع الاتفاق على ما يخالفها سواء كلياً أو لمأ هو في غير مصلحة الشاحن بمقتضى تلك الاتفاقية.

عليه فإن قواعد روتردام تهدف إلى حل التنازع بينها وبين اتفاقيات النقل الدولية الأخرى، حيث تعطي الأولوية في التطبيق لتلك الاتفاقيات. وفي جميع الحالات الأخرى أي حينما لا تكون هناك اتفاقية دولية أحادية الوسطة واجبة التطبيق على المطالبة المعنية، أو حينما لا يكون من الممكن أن يُعزى الهلاك لأية مرحلة محددة من مراحل النقل متعدد الوسائط، أو حينما يقع الضرر في مرحلة النقل البحري. تنطبق أحكام قواعد روتردام .

1 - Livre Blanc : « la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix », CEE – COM (2001) 370 Final, le 12-09-2001, Bruxelles, p 45.46

بذلك ترسي الإتفاقية نظاما على أساس العقد المنفصل افتراضا،-LE CONTRAT HYPOTHE- TIQUE، مفاده عدم تطبيق الاتفاقية في حالة وجود اتفاقية دولية أخرى تتضمن أحكاما تتعلق بمسؤولية الناقل، وكان من شأن هذه الأحكام أن تنطبق لو كان الشاحن قد أبرم عقدا منفصلا مع الناقل يتعلق بمرحلة حدوث الضرر، أو ظرف التأخير<sup>(1)</sup>. وهذا بعد أن أثرت مسألة استعمال عبارة « لا تكون لأحكام هذه الاتفاقية غلبة» خلال الدورة 41 للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، وما يمكن أن تؤدي إليه الصياغة من إساءة في التفسير، كونها توحى بأن مشروع المادة 27 «المادة 26 من الإتفاقية» ينظم التنازع في إطار الاتفاقية، في حين أن المادة 84 من مشروع الاتفاقية هي التي يتوخى منها تحقيق هذا الغرض، لذا ينبغي أن تنص المادة 27 على أن هذه الاتفاقية «لا تسري» على الحالات المبينة في الفقرات (أ)، (ب)، (ج)، بل تنطبق على تلك الحالات أحكام الاتفاقيات المشار إليها<sup>(2)</sup>.

فمثلا إذا أبرم عقد نقل متعدد الوسائط مع أحد الناقلين وكانت إحدى مراحل النقل بحرية، ووقع حادث أثناء مرحلة النقل الجوي ترتب عليه تلف، أو هلاك البضائع، فإن مسؤولية الناقل هنا وما يستحقه المرسل من تعويض لا يخضع لاتفاقية روتردام، وذلك لانتفاء شروط تطبيقها، باعتبار وجود اتفاقية نقل جوي «المادة 31 من اتفاقية وارسو 1929 أو المادة 4/18 من اتفاقية مونتريال 1999»، تحكم هذه المرحلة من النقل وقت وقوع الحادث المسبب لهلاك أو تلف البضائع. كذلك إذا أبرم عقد نقل متعدد الوسائط مع أحد الناقلين وكانت إحدى مراحل النقل بحرية، ووقع حادث أثناء مرحلة النقل البري المنظم وفق الإتفاقية الدولية لنقل البضائع بطريق البر<sup>(3)</sup> 1956، ترتب عليه تلف، أو هلاك البضائع، فإن مسؤولية الناقل هنا وما يستحقه المرسل من تعويض لا يخضع لاتفاقية روتردام، وذلك لانتفاء شروط تطبيقها، باعتبار وجود اتفاقية نقل بري (CMR) تحكم هذه المرحلة من النقل وقت وقوع الحادث المسبب لهلاك أو تلف البضائع<sup>(4)</sup>.

1 - Francesco Berlingieri- Aspects multimodaux des règles de Rotterdam- DMF n° 708-2009- p18.

2 - لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي- الدورة 41 «16 جوان-3 جويلية 2008»، التعليقات الواردة من الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية: ألمانيا- A/CN.9/658/Add.11، ص 5

3 - الإتفاقية الدولية لنقل البضائع بطريق البر (CMR): واحدة من معاهدات النقل البري التي تلعب دورا مهما في تسهيل عمليات التجارة الدولية وقد تم توقيعها بجنيف في 19 ماي 1956 ودخلت حيز التنفيذ في 2 جويلية 1961 وهي من المعاهدات الخاضعة لإشراف منظمة الأمم المتحدة

4 - فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا، الحسنات والإيجابيات القانونية- ص 68: متاح على موقع الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية «APCS»:

<http://www.arabfes.org/db-bin/doc-doc-pdf-449.pdf>

بالمقابل، لن تؤدي القوانين الوطنية القائمة المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط أي دور فيما يتصل بالعقود التي تقع في نطاق هذه الاتفاقية الجديدة، وقد أثبتت مسألة امتداد مجال تطبيق مشروع المادة 27 إلى القوانين الداخلية خلال دورات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، على أساس أنه إذا عُرف مكان حدوث التلف وجب أيضا أن ينطبق القانون الوطني الذي يسري على تلك المرحلة من النقل، فليس هناك ما يمنع من تطبيق القانون الوطني ذي الصلة، عندما يحدث الضرر أثناء الجزء الداخلي من عملية نقل تشمل النقل البري والبحري<sup>(1)</sup>. إلا أنه في الأخير تم رفض هذا الإمتداد، لما يؤدي إليه ذلك من مساس بتوحيد القانون التجاري الدولي. فطبيعة النقل متعدد الوسائط تجعله يحتاج إلى قواعد دولية موحدة. في حين أن القوانين الوطنية منطقتها الاختلاف، مما يؤدي إلى أحكام متناقضة وإلى التنازع تبعا لذلك.

من جانب آخر يذهب البعض إلى أن المادة 26 لا تحيل إلى اتفاقية دولية أخرى بصورة ملزمة، بمعنى أن تطبيق اتفاقية دولية أخرى لن يكون بصورة أمرة أو تلقائية، فمثلا إذا أبرم الأطراف عقد نقل من «شانغهاي» SHANGHAI «الصين» إلى باريس حيث تمت عملية النقل من شانغهاي إلى روتردام بالواسطة البحرية، ثم من روتردام إلى باريس بالواسطة البرية الطرقية. وأن الصين، هولندا وفرنسا قد صادقت على اتفاقية روتردام، فإنه إذا أصابت البضاعة ضرر خلال مرحلة النقل الطرقي من روتردام إلى باريس، وأقيمت الدعوى أمام المحكمة البحرية بشانغهاي، فإنه حسب المادة 26 من قواعد روتردام تكون اتفاقية (CMR) هي المطبقة، لكن الصين لم تصادق على اتفاقية (CMR)<sup>(2)</sup> ومن ثم هي ليست مجبرة على تطبيق هذه الاتفاقية. في هذه الحالة، فإن اتفاقية روتردام هي المطبقة أمام المحاكم الصينية<sup>(3)</sup>. على النقيض من ذلك فإنه إذا كان النزاع أمام محكمة فرنسية، فإن

1 - A/CN.9/658/Add.11 : P. cité. P 05.

2 - لذلك فإن الصين هي من الدول التي اقترحت إضافة عبارة «أو القانون الوطني» بعد عبارة «الصك الدولي» في مشروع المادة 27 من اتفاقية روتردام، باعتبار أن العديد من البلدان البحرية بما فيها الصين، ليست أطرافا في الصكوك الدولية المعنية بالنقل بواسطة السكك الحديدية والطرق والتي تحكمها القوانين الوطنية، وفي حالة غياب قانوني داخلي، ستكون النتيجة تطبيق أحكام اتفاقية روتردام.

3 - P. Delebecque- règles de Rotterdam, règle de la Haye Visby, règles de Hambourg- force et faiblesses respectives, Colloque des Règles de Rotterdam à Marseille le 20 et 21 mai 2010, IMTM, base 11/09/2010 : imtm.fr/attachements/008\_Delebecque.Pdf : « .....que décider ...lorsque la (CMR) est applicable mais n'est pas reconnue par la lex foi ? un juge chinois doit-il appliquer l'art 26, alors que la Chine n'a pas ratifié la (CMR) ? il est permis d'en douter ».

اتفاقية (CMR) هي المطبقة باعتبار أن فرنسا من الدول المصادقة على هذه الاتفاقية.<sup>(1)</sup>

مع ذلك لا يوجد إجماع حول هذا الوضع، إذ يعتقد البعض أن الاتفاقيات الدولية الأخرى تطبق حتى ولو كانت الدولة المعروض أمام محكمتها النزاع لم تصادق على الاتفاقية الواجبة التطبيق طبقا للمادة 26 من اتفاقية روتردام<sup>(2)</sup>. وهنا إذا تم الأخذ بهذا الاتجاه، فإن الدول التي تصادق على اتفاقية روتردام عليها التفكير أيضا في المصادقة على الاتفاقيات الدولية التي تحكم الوسائط البرية والجوية، ومن بينها الجزائر التي تعتبر من الدول غير المصادقة على اتفاقية<sup>(3)</sup> (CMR)

ومهما يكن فإنه يجب أن يتزك للقاضي الوطني سلطة تقدير النظام المطبق. وقد سبق وأن قام القاضي الفرنسي بتأويل ذي صلة بالموضوع حول تطبيق اتفاقية هامبورج، فحسب محكمة النقض الفرنسية، القاضي الفرنسي غير ملزم بتطبيق هذه الاتفاقية الدولية لأن فرنسا لم تصادق عليها<sup>(4)</sup>.

من الإشكالات التي تطرحها المادة 26 أيضا، مسألة تقادم الدعوى، فقد يتضرر الشاحن في الحالات التي تنص فيها اتفاقية دولية أخرى على فترة زمنية أقصر لإقامة الدعوى. فإذا رفع الشاحن دعوى بعد أكثر من سنة من وقوع الضرر، ولكن قبل انقضاء السنتين المنصوص عليها في المادة 62 من قواعد روتردام، فإنه يمكن رفض هذه المطالبة، إذا تمكن متعهد النقل متعدد الوسائط من أن يثبت، مثلا أن التلف حصل أثناء مرحلة النقل البري الذي تحكمه اتفاقية (CMR)، لأن الفترة الزمنية لإقامة دعوى بموجب هذه الاتفاقية (CMR) سنة واحدة فقط.

وكانت المادة 26 قد تعرضت للنقد الشديد من جانب الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق (IRU) الذي عبر عن مخاوفه من أن هذه المادة سوف تشكل تهديدا خطيرا للتطبيق المستقر والمتناسق للاتفاقيات والقوانين الحالية التي تحكم النقل الطرقي من الأطلنطي إلى الباسيفيك، مما يهدد بوقوع

1 - Wei Hou- liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises- thèse de doctorat – faculté de droit et de science politique- université paule Cézanne- Aix- Marseille III-2010- p246.

2 - ( ) Ex : Van Der Ziel Gertjan, multimodal aspects of the Rotterdam rules, yearbook de CMI, 2009, p,306 " in order to illustrate this aspect of article 26 the above example may somewhat extended : the carrier's bill of lading refers to Houston jurisdiction and Texas law to apply. the U.S is a party to the Rotterdam rules but not a party to CMR convention. Must in this extended example a Houston court apply the CMR ? in my opinion, the answer is yes : it is the intention of article 26 that the courts of a state party to the Rotterdam rules should do so, even if such state is not a party to the CMR... » : cité par Wei Hou-Op.cité- p246.

3 -الدول المغاربية المنضمة إلى اتفاقية النقل الدولي للبضائع عن طريق البر CMR ل1956 هي: تونس والمغرب.

4 - Cass. com. 28 mars 2000, navire Teesta , DMF n°10 Supplément, Juin 2006, § 10-69.

تنازع القوانين بين قواعد روتردام والاتفاقيات الأخرى السارية<sup>(1)</sup>. هذا بالإضافة إلى الاختلاف في حدود مسؤولية الناقل<sup>(2)</sup>.

### الفرع الثالث: المادة 82 من قواعد روتردام.

تعد المادة 82 من قواعد روتردام مكملة ومفسرة للأحكام الواردة في المادة 26. وعملا بهذه المادة (82) فإنه لا تحول أحكام هذه المعاهدة من أن تنطبق أحكام اتفاقيات أخرى نافذة وقت بدء نفاذ هذه الاتفاقية، تنظم مسؤولية متعهد النقل عن هلاك أو تلف البضائع وهذه الاتفاقيات الأخرى هي:

**1) - اتفاقية نقل جوي متى كانت تلك الاتفاقية تنطبق على أي جزء من عقد النقل وفقا لأحكامها.** بناء عليه يستبعد تطبيق اتفاقية روتردام متى وجدت اتفاقية نقل جوي دولي تحكم عملية النقل الجوي وأي جزء آخر يتضمنه عقد النقل من نقل بري أو بحري أو نهري، بمعنى آخر يجب أن تكون اتفاقية النقل الجوي تخضع لقواعدها عملية النقل متعدد الوسائط التي تتضمن مرحلة نقل جوي بأكملها.

و يتعلق الأمر بنص المادة 38 من اتفاقية مونتريال تحت عنوان «النقل بعدة وسائط»، التي تنص أنه في حالة النقل المتعدد الوسائط الذي يتم جزء منه بطريق الجو، وجزء آخر بأية وسيلة أخرى للنقل، لاتسري أحكام الاتفاقية إلا على النقل الجوي شريطة أن يدخل هذا النقل في نطاق تطبيق الاتفاقية، بمعنى أن تتوافر فيه الشروط اللازمة لانطباق أحكام الاتفاقية والمنصوص عليها في المادة الأولى.

وعلى هذا يخضع كل جزء من عملية النقل متعدد الوسائط لأحكامه المقررة وفقا لطبيعته، وذلك بصرف النظر عما إذا كانت عمليات النقل متعدد الوسائط هذه يتضمنها كلها عقد واحد، أو اعتبرها

1 Isabelle Bon Garcin : présidente des affaires juridique de l'IRU, « sous prétexte d'harmoniser le droit maritime, les règles de Rotterdam brisent l'unité du droit qui régit actuellement le transport routier de l'atlantique au pacifique, et introduisent une discrimination entre les transports mer-terre et le transport uniquement terrestre » : les RR menacent le transport routier, 09/09/2009, <http://www.iru.org/index/pr-app/id.2304>.

2 - رفعت اتفاقية روتردام من الحد الأقصى للتعويض للملتزم به الناقل نتيجة إخلاله بالتزاماته على أساس وحدة الشحن بـ 875 وحدة حسابية عن كل طرد هلك أو تلف أي زيادة قدرها 40 حسابية عمّا حددته قواعد هامبورج «835 وحدة حسابية» وحددته على أساس الوزن بـ 3 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هلكت أو تلفت. أما حسب اتفاقية CMR، يكون حد التعويض على أساس الوزن بـ 8,33 وحدة للكيلوغرام الواحد، في حين أن حد التعويض في اتفاقية مونتريال على أساس الوزن بـ 17 وحدة حسابية للكيلوغرام وفي اتفاقية COTIF أيضا بـ 17 وحدة حسابية للكيلوغرام.

المتعاقدان في اتفاقهم عملية نقل واحدة<sup>(1)</sup> حيث نصت الفقرة الثانية من المادة 38 على أنه ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الأطراف في حالة النقل بعدة وسائل، من تضمين وثيقة النقل الجوي شروطا تتعلق بوسائل نقل أخرى، بشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالنقل الجوي.

من جانب آخر وضعت اتفاقية مونتريال من خلال المادة 18 فقرة<sup>(2)</sup> 4، مبدأ عدم تطبيق نصوصها على أي مرحلة من مراحل النقل التي تمت خارج المطار حيث واجهت النقل الذي يتم بوسائل أخرى برية أو بحرية إلى جانب الطائرة، فاعتبرت أنه إذا تم تسليم البضائع إلى الناقل الجوي، وكان يتعين عليه نقلها برا أو بحرا أو نهرا لشحنها على متن الطائرة في مطار القيام، أو لتسليمها للمرسل إليه بعد هبوط الطائرة أو لنقلها من طائرة لأخرى، تنفيذاً لعقد النقل الجوي، فإن اتفاقية مونتريال لا تنطبق على النقل البري أو البحري أو النهري الذي يسبق عملية النقل الجوي وكذلك الذي يتخللها أو يتبعها. وإما تطبق في هذه الحالة القواعد الخاصة بالنقل البري أو البحري أو النهري في القانون الوطني الواجب التطبيق.

ونظرا لأنه يتعذر إثبات وقت حدوث الواقعة التي نجم منها الضرر، وهل كان ذلك في فترة النقل الجوي أو في الفترات الأخرى التي يتم النقل خلالها بغير الطائرة فقد وضعت اتفاقية مونتريال وكذا اتفاقية وارسو- قرينة قانونية مفادها أنه متى كان النقل البري أو البحري أو النهري يتم تنفيذاً لعقد النقل الجوي، فإنه يفترض في هذه الحالة أن الضرر الذي لحق بالبضائع قد وقع خلال النقل الجوي، وبالتالي تنطبق قواعد اتفاقية مونتريال، بيد أنها قرينة قانونية بسيطة يجوز دحضها بالدليل العكسي فيستطيع الناقل الجوي في هذه الحالة إثبات حدوث الواقعة التي نجم عنها الضرر أثناء النقل البري أو البحري أو النهري<sup>(3)</sup>.

وقد وسعت اتفاقية مونتريال من النطاق الزمني لتطبيق أحكامها، ليشمل فترات أخرى لا تدخل

1 - عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي، مصر، 2007، ص 57  
 2 - المادة 4/18 من اتفاقية مونتريال «...../4 لا تشمل مدة النقل الجوي أي نقل بري أو نقل بحري، أو نقل في مجار مائية خارج المطار، غير أنه إذا حدث لها النقل تنفيذا لعقد نقل جوي بغرض التحميل أو التسليم أو النقل من مركبة إلى أخرى، فيفترض أن الضرر نشأ عن حدث وقع أثناء النقل الجوي، ما لم يقيم الدليل على عكس ذلك. فإذا قام الناقل بدون موافقة المرسل، باستبدال واسطة بواسطة نقل أخرى، فيما يتعلق بالنقل كليا أو جزئيا الذي يتناوله الاتفاق بين الأطراف باعتباره جويا، فإن النقل بتلك الوسطة الأخرى يعتبر أنه تم ضمن مدة النقل الجوي.

3 - هشام فضلى، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي (دراسة في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد)، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2005، ص 25.

ضمن مدة النقل الجوي وذلك في الحالة التي يقوم فيها متعهد النقل، بدون موافقة المرسل باستبدال واسطة النقل المتفق عليها، بواسطة نقل أخرى، فيما يتعلق بالنقل كليا أو جزئيا الذي يتناوله الاتفاق بين الأطراف باعتباره نقلا جويا، إذ يعد النقل بالواسطة الأخرى إعمالا للمادة 18 فقرة 4 من اتفاقية مونتريال، أنه تم ضمن مدة النقل الجوي<sup>(1)</sup>.

**2-** اتفاقية نقل بضائع طريقي، شرط أن تخضع هذه الاتفاقية لأحكام نقل البضائع التي تظل محملة على عربة شحن طريقي منقولة كما هي على متن سفينة، فإذا هلكت أو تلفت البضائع المحملة على عربة نقل طريقي أثناء نقلها بحرا وكانت اتفاقية النقل الطريقي تطال هذه البضائع فإن الناقل البحري لا تسري عليه مسؤولية هلاك أو تلف هذه البضائع، وفقا لأحكام معاهدة روتردام، إنما وفقا لأحكام الاتفاقية الدولية الأخرى النافذة .

ويتعلق الأمر بالمادة 2 من اتفاقية CMR حيث جاءت بحالات النقل متعدد الوسائط التي تنطبق عليها الاتفاقية، على النحو الآتي:

**1-** إذا اشتمل نقل البضائع على نقل بحري أو نقل بالسكك الحديدية أو نقل في الممرات المائية الداخلية أو نقل جوي عن جزء من الرحلة - دون انقطاع الحمولة ومع احترام تطبيق نص المادة 14- تنطبق الاتفاقية الحالية على النقل ككل.

**2-** ومع ذلك إذا ثبت أن الفقد أو التلف أو التأخير في تسليم البضاعة، قد حدث أثناء النقل بإحدى وسائط النقل لسبب لا يرجع إلى تصرف أو إهمال الناقل البري، وأن سبب حدوثه يرجع إلى وسائل النقل الأخرى، فإن مسؤولية الناقل البري تتحدد ليس وفقا لهذه الاتفاقية ولكن وفقا لمسؤولية الناقل بوسائط النقل الأخرى، إذا أبرم عقد نقل البضائع بين المرسل والناقل البري بوسائط النقل الأخرى وفقا للنصوص الواردة في القانون المتعلقة بنقل البضائع بنفس وسائط النقل فإذا لم يكن هناك نصوص فإن مسؤولية الناقل البري ستحدد وفقا لهذه الاتفاقية.

**3-** إذا كان الناقل البري هو نفسه ناقل بوسائط النقل الأخرى، فإن مسؤوليته تتحدد وفقا لنصوص الفقرة 1 من هذه المادة. مع ذلك فإن له صفتين، صفته كناقل بري وصفته كناقل بوسائط النقل الأخرى، ومن ثم يعد شخصين منفصلين.

1 - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص130

يتضح من نص المادة الثانية أنها فرقت بين حالتين :

### الحالة الأولى:

إذا نقلت الشاحنة التي تحمل البضائع، خلال إحدى مراحل الرحلة البرية الأصلية عن طريق البحر أو السكك الحديدية أو الممرات المائية الداخلية أو عن طريق الجو فإن اتفاقية CMR هي التي تحكم النقل من الباب إلى الباب<sup>(1)</sup>. والمقصود هنا أنها تطبق مثلا على النقل طرقي - بحري ولا تطبق على النقل بحري طرقي<sup>(2)</sup>. مع ذلك تشترط الفقرة 1 لانطباق الاتفاقية ألا يكون هناك إعادة لشحن البضائع.

وإعادة الشحن في مفهوم اتفاقية CMR، يقصد بها تفريغ البضاعة من المركبة البرية في إحدى مراحل النقل، وعندئذ لا تنطبق الاتفاقية. وباعتبار الحاويات في حكم البضائع فإن الحاوية التي تصل إلى الميناء مشحونة على الشاحنة -بعد نقل طرقي- وتم إنزالها ووضعها على قاطرة من أجل شحنها على السفينة، قد تمّ إعادة شحنها. أما إذا وصلت الحاوية إلى الميناء مشحونة على قاطرة، وتمّ فصل القاطرة وشحنها على السفينة فليس ثمة إعادة شحن<sup>(3)</sup>، باعتبار أن المادة 1 فقرة 2 من اتفاقية CMR تعرف الشاحنة على أنها تشمل الشاحنات الآلية<sup>(4)</sup>، القاطرات وشبه القاطرات<sup>(5)</sup>. وعليه يجب أن تبقى الحاويات في نفس الشاحنة البرية أثناء نقلها، فيتم نقلها كما هي إلى وسائل النقل الأخرى سواء بالسفن أو بالسكك الحديدية أو بالطائرات، وبهذا الشكل تنعدم المخاطر المتعلقة بعمليات نقل البضائع من وسيلة إلى أخرى.

إلا أن قاعدة اشتراط بقاء البضائع على نفس الشاحنة وعدم تفريغها منها في أي مرحلة من مراحل النقل ليست مطلقة، إذ أوردت المادة 14 من الاتفاقية استثناء على هذه القاعدة. فطبقا لهذا النص تنطبق الإتفاقية على النقل بأكمله في حالة ما إذا كان- لأي سبب من الأسباب- تنفيذ العقد بالشروط المنصوص عليها في وثيقة النقل أصبح أو ممكن أن يصبح مستحيلا قبل وصول البضائع إلى مكان

1 - نادية محمد معوض، مسؤولية متعمّد النقل متعدّد الوسائط، رسالة دكتوراه، القاهرة سنة 1989 في طبعة ثانية سنة 2000، ص 583.

2 - P. Bonassises, C.Scapel, , Traité du droit maritime, édition LGDJ, 2006, p 774

3 -Ibid

4 - Véhicules, articulés.

-5 Remorques et semis remorques.

التسليم المتفق عليه.<sup>(1)</sup>

**الحالة الثانية:** نصت عليها الفقرة الثانية من المادة الثانية. وهي بمثابة استثناء عن الحالة الأولى، يحظر معها تطبيق القاعدة العامة الواردة في الفقرة الأولى، ويتجلى هذا الاستثناء في حالات هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها التي تلبسها الظروف الآتية:

- 1- أن يكون الهلاك أو التلف أو التأخير قد وقع أثناء النقل بوسائل نقل أخرى غير البرية.
- 2- ألا يكون الهلاك أو التلف أو التأخير قد حدث نتيجة فعل أو امتناع من جانب الناقل البري.
- 3- أن يرجع الهلاك أو التلف أو التأخير إلى أسباب لا يمكن حدوثها إلا بمناسبة وأثناء النقل في مرحلة أخرى غير المرحلة البرية.

إذا توافرت هذه الظروف لا تنطبق على النقل أحكام اتفاقية CMR وإما يطبق القانون الداخلي أو الاتفاقية الملزمة التي تحكم المرحلة التي حدث خلالها الضرر<sup>(2)</sup>.

الملاحظ إذن أن الإستثناء الوارد في الفقرة الثانية يقضي بعكس ما تنص عليه قواعد روتردام

لأن هذه الأخيرة هي المطبقة إذا ثبت أن الضياع، الضرر أو التأخير كان خلال المرحلة البحرية، ولم يكن ناتجا عن فعل أو امتناع من جانب الناقل البري، وناتجا عن فعل لا يمكن أن يحصل إلا خلال المرحلة البحرية؛ فهنا يقع عبء الإثبات على متعهد النقل الذي يتمسك بتطبيق قواعد روتردام.

هذا وفي حالة إفراغ البضاعة من على الشاحنة في أي مرحلة من مراحل النقل، فإن قواعد روتردام هي المطبقة<sup>(3)</sup>، متى توافرت شروطها الأخرى.

**(3)** - يسري الأمر ذاته بالنسبة للإتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل عبر سكة حديدية<sup>(4)</sup>، حيث لا

1 - سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، مصر 2003، ص 110

2 - نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 392

- 3 P.Delebecque, RR- la Haye- Hambourg,op.cité. p12.

4 - ينطبق على النقل الدولي بالسكك الحديدية اتفاقية برن المعروفة باتفاقية « CIM » والتي تعد من أقدم الإتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل، فقد تم التوقيع عليها بتاريخ 14 أكتوبر 1890 والتسمية الكاملة لها هي القواعد الموحدة الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية (RU-CIM). وتخضع هذه الاتفاقية لمراجعة وتعديلات دورية لتتلاءم مع التطور القانوني والاقتصادي، أهمها تعديل 1952، 1961، تعديل 7 فبراير 1970 وتعديل الـ COTIF المبرم في 9 ماي 1980 (دخل حيز التنفيذ بتاريخ 1 ماي 1985)، والمعدلة بدورها بموجب بروتوكول 20 ديسمبر 1990 (دخل حيز التنفيذ بتاريخ 1 نوفمبر 1996). وأخيرا بموجب بروتوكول Vilnius لـ 3 جوان 1999 (دخل حيز التنفيذ بتاريخ 1 جويلية 2006) وقد صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم 433-01 لـ 26 ديسمبر 2001، ج.ر عدد 82 لـ 2001/12/31.

تطبق قواعد روتردام على عقد النقل الخاضع لاتفاقية (COTIF/CIM) بمعنى عقد النقل السككي الذي يضم مرحلة بحرية مكتملة للنقل بالسكك الحديدية، وهذا طبقاً للمادة 2 فقرة 1 من اتفاقية (COTIF/CIM) شرط أن يتم النقل البحري على الخطوط المودعة في قائمة الـ OTIF وهو شرط لم تنص عليه المادة 84/ج من قواعد روتردام، وإنما ورد في المادة 1 فقرة 4 من اتفاقية (COTIF) المعدلة بموجب بروتوكول 1999.

4- الاتفاقية الدولية التي تحكم نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية، والمقصود هنا هو اتفاقية بودابست (CMNI)<sup>(1)</sup>، والتي حسب المادة 2 الفقرة 2 منها، تطبق في حالة ما إذا كان الغرض من عقد النقل هو نقل البضائع عن طريق المجاري المائية وبالواسطة البحرية، شريطة ألا تكون البضائع المنقولة عبر المجاري المائية، تم إعادة شحنها عند دخولها في نطاق النقل البحري<sup>(2)</sup>، إلا إذا صدر سند شحن بحري وفقاً للقانون البحري الواجب التطبيق، أو كانت المسافة المقطوعة في الواسطة البحرية، والتي تنطبق عليها قواعد بحرية هي الأطول.

عليه فإنه في أي نقل بالواسطة البحرية وعبر الطرق المائية الداخلية دون إعادة شحن، فإن سند النقل الصادر من قبل متعهد النقل يغطي النقل بأكمله، ومن ثم فإن أي سند نقل يصدر على أساس قواعد روتردام، تطبق بشأنه أحكام اتفاقية بودابست<sup>(3)</sup>.

إن إحالة المادة 82 للاتفاقيات الدولية الأخرى النافذة وتعديلاتها يؤدي إلى تطبيق المادة 30 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات<sup>(4)</sup> 1969، والتي تشير في فقرتها الثانية أنه إذا نصت المعاهدة على أنها خاضعة لأحكام معاهدة أخرى سابقة فإن أحكام هذه الأخيرة هي المطبقة، ولكن فقط على الحد الذي لا تتعارض فيه نصوصها مع نصوص المعاهدة اللاحقة «الفقرة 3».

بالرغم من أن قواعد روتردام تسجل لها الجراءة في تنظيم أحكام النقل متعدد الوسائط، إلا أن

1 - اعتمدت اتفاقية بودابست الموقعة بتاريخ 31 أكتوبر 2000 بشأن عقد نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية بتاريخ 22 جوان 2001 ودخلت حيز التنفيذ في 1 أبريل 2005 في مؤتمر دبلوماسي اشتركت في تنظيمه اللجنة الوطنية المركزية للملاحة في نهر الراين ولجنة الدانوب ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية، وتنظم الاتفاقية المسؤولية التعاقدية للأطراف في عقد نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية: لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الدورة 41 أنشطة المنظمات الدولية المتصلة بمناسبة القانون التجاري الدولي وتوحيده، 16 جوان- 3 جويلية 2008، ص 09.

2 - وهو ذات الشرط الذي جاء به المادة 82 فقرة (د) من قواعد روتردام.

3 - Francesco Berlingieri - Op . cité.p 19 - 3.

4 - اعتمدت اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات في 22 ماي 1969 وخلت حيز التنفيذ في 27 يناير 1980.

المحللين يرون أن صياغة المادة 26 و82 لا توضح مقصودها على وجه اليقين<sup>(1)</sup>، كما أن منطوقها يحتمل عدة تفسيرات وتأويلات. لذلك يذهب TETLY WILLIAM - وهو من الأساتذة الكنديين الذي يوجّهون انتقادات لاذعة لقواعد روتردام ويعتبرها معقدة - إلى أن هذه القواعد صعبة الفهم والاستيعاب حتى بالنسبة للمهنيين ذوي الخبرة أو القانونيين المتخصصين في القانون البحري، إذ سترادوهم باستمرار شكوك حول مفهوم هذه القواعد<sup>(2)</sup>.

هذا الغموض الذي يشوب المادتين 26 و82 من اتفاقية روتردام، جعل الوفدين الألماني والنمساوي يقترحان على لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي إعادة صياغة شرط التحفظات في مشروع المادة 92 «المادة 90 من الاتفاقية» على نحو يمكّن الدول المتعاقدة من أن تحتفظ لنفسها بالحق في عدم تطبيق الاتفاقية على عقود النقل التي لا تقتصر على النقل البحري، وهذا حتى تتمكن الدول من المصادقة على الاتفاقية وإدخال نظام نقل بحري جديد لأنه بدون وجود شرط التحفظات، فإن الدول التي لديها انشغالات تتعلق بالقواعد التنظيمية للنقل متعدد الوسائط، قد لا تصادق على هذا الصك.

إلا أن الوفد الأمريكي عارض بقوة الاقتراح الذي تقدمت به ألمانيا والنمسا، على أساس أنه من شأن استبعاد تطبيق الاتفاقية على العقود التي تنص على نقل البضائع بالبحر وبوسائط أخرى بالإضافة إلى النقل بالبحر، أن يلغي الهدف الأساسي للاتفاقية، فضلا عن ذلك فإن قبول طابع الاتفاقية الذي لا يقتصر على النقل البحري، يمثل جزءا لا يتجزأ من الحل الوسط الذي اتفقت عليه أكثر من 30 دولة في دورة الفريق العامل الثالث «قانون النقل» الحادي والعشرين. وهو ما ذهب إليه الوفد الفرنسي ممثلا ب P.DELLEBEQUE حيث اعتبر أن من شأن هذا الاقتراح أن يمكن الدول من تنحية الاتفاقية حتى في جزء النقل البحري إذا كان عقد النقل يتضمن عنصرا متعدد الوسائط. فرأى أن الاقتراح مغال فيما ذهب إليه وينطوي على مجازفة كبيرة بأن يؤدي إلى تجزئة القانون<sup>(3)</sup>.

يتضح من هذا كله أن الإشكالات التي تطرحها المادة 26 و82 من قواعد روتردام والتي جعلتها

1 - فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا، المرجع السابق، ص 69.  
2 - William Tetley – A summary of general criticism of the Uncitral convention: the Rotterdam rules , 5 NOV 2008, [http://www.mcgill.ca/maritimelaw/rotterdamrules\\_p01](http://www.mcgill.ca/maritimelaw/rotterdamrules_p01) : « the Rotterdam rules will be difficult to understand for the even skilled ship operator or owner or charterer or shipper or consignee or receiver, because they are complicated. Even the full time maritime lawyer will have constant important doubts of the meaning of the Rotterdam rules. ».

3 - لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي - الدورة 41- نيويورك محضر موجز للجلسة 877-24 جوان 2008 ص 4 ، 5.

محل جدل هائل حسب مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية<sup>(1)</sup> (CNUCED) يرجع إلى:

- احتمال التنازع مع الاتفاقيات الأحادية الواسطة في ميدان النقل الطرقي أو السككي أو الجوي أو في المجاري المائية الداخلية، التي تنطبق أيضا في العديد من الحالات على ما ينشأ من خسائر أثناء مرحلة معينة من مراحل النقل متعدد الوسائط.
- احتمال تجزؤ القانون الواجب التطبيق على النقل متعدد الوسائط الدولي.
- رغبة الدول في ضمان استمرار تطبيق القانون الوطني القائم بشأن النقل الدولي متعدد الوسائط.

### المبحث الثاني: طبيعة نظام المسؤولية في قواعد روتردام:

ثار التساؤل حول طبيعة نظام المسؤولية في عقد النقل متعدد الوسائط. إذ توجد نظريتان معروفتان لحكم المسؤولية خلال النقل متعدد الوسائط، هما نظام المسؤولية الشبكية ونظام المسؤولية الموحدة «المطلب الأول». لتحاول قواعد روتردام وضع حل توفيق بين النظامين «المطلب الثاني».

### المطلب الأول: طبيعة نظام المسؤولية في عقد النقل متعدد الوسائط:

اختلفت الآراء في شأن أي النظامين هو الأمثل لحكم المسؤولية في النقل متعدد الوسائط، نظام المسؤولية الشبكية «الفرع الأول» أو المسؤولية الموحدة «الفرع الثاني».

### الفرع الأول: النظام الشبكي لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط.

يطلق مصطلح النظام الشبكي<sup>(2)</sup> لحكم مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، لأنه شبكي في حالات الهلاك أو التلف أو التأخير بمعنى أنه إذا حدث أي من الهلاك أو التلف أو التأخير في مرحلة محددة تحكمها اتفاقية دولية مطبقة أو قانون وطني معمول به فإنه سيحكمها في هذه الحالة الاتفاقية الدولية أو القانون الوطني الواجب التطبيق. بناء عليه، إذا كان الضرر محدد الموضع، فإن القواعد القانونية التي ستحكم المسؤولية تختلف دون شك باختلاف المرحلة التي حدث خلالها الضرر.

1 - مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري 2009- جنيف- أوت 2010- ص 137.

2 - النظام الشبكي « le Système de réseau » هو ترجمة للمصطلح الإنجليزي: « Net Work System » وهو مصطلح يستعمل حتى من قبل الفقهاء الذين ينتقدونه مثلا:

R.Rodière et E.du Pontavice : « Les Anglais utilisent cette expression dans leur Vocabulaire faussement imagée qui ne peut être compris des initiés » : R.Rodière, E. du pontavice Droit maritime, 12ème édition, DELTA, Dalloz, 1997. note 36, p 392.

يجد أنصار المسؤولية الشبكية<sup>(1)</sup>. مزايا عديدة لهذا النظام أهمها:

- أن أحكام المسؤولية الواردة في اتفاقيات النقل أحادي الواسطة، قد صيغت بعناية فائقة سواء من حيث طبيعتها أو من حيث مداها، بما يتلاءم مع ظروف واسطة النقل التي تحكمها، وهي تتفق وجميع الأنظمة القانونية الموجودة وتحترم النصوص المتعلقة بالنظام العام. لذلك يتعين عدم الإخلال بهذه الأوضاع القانونية المستقرة، بإدخال قواعد مغايرة قد تكون أقل ملائمة لتنظيم المسؤولية الذي تكفله حاليا اتفاقيات النقل أحادي الواسطة<sup>(2)</sup>.

- أن نظام المسؤولية المطبق على متعهد النقل متعدد الوسائط إزاء المرسل هو نفسه المطبق على متعهد النقل متعدد الوسائط تجاه المتعاقدين معه<sup>(3)</sup>. فالعلاقة القانونية التي تترتب على أحكام اتفاقية نقل أحادي الواسطة بين متعهد نقل متعدد الوسائط ومقاول نقل من الباطن، سوف تكون مماثلة لتلك العلاقة القانونية القائمة بين متعهد النقل والمرسل.

ومع ذلك فإن للنظام الشبكي مساوئه المتمثلة في:

- أن مسألة الضرر غير المعروف مكان حدوثه مسألة تعترض النقل متعدد الوسائط بالحاويات، حيث أن نسبة كبيرة من الأضرار التي تصيب البضائع غير محددة موضع حدوثها. ضف إلى ذلك أن التأخير في تسليم البضاعة، غالبا ما لا يكون بسبب واسطة واحدة من النقل، وإنما نتيجة تسلسل التأخيرات في كل المراحل، فيصعب ربطه بمرحلة واحدة وتطبيق نظامها القانوني<sup>(4)</sup>.

- تكمن سلبيات النظام الشبكي أيضا في إحداث بعض الثغرات في النقل متعدد الوسائط إذ قد توجد مرحلة بين واسطة نقل وواسطة نقل أخرى، لا تنظمها الاتفاقيات الدولية. وهو الشأن بالنسبة لتخزين البضائع عندئذ يطبق القانون الداخلي، وهذا يعني أنه على متعهد النقل متعدد الوسائط

1 - في مؤتمر الأمم المتحدة المعني بوضع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لـ 1980 تعد بعض دول المجموعة «ب» «الدول المتقدمة» من أنصار الأخذ بالنظام الشبكي للمسؤولية وعلى رأسها الوفد البريطاني، أنظر في ذلك نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 403 وما بعدها.

2 - فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، مصر، 1994، ص 474

3 - نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 405.

4 - Diego Ramirez Vincent, la limitation de responsabilité dans le transport multimodal, Université de Montréal, 2006, p 13. <https://papyrus.bib.umontreal.ca/xmlui/bitstream/handle/1866/2370/11758361.PDF?sequence=1>

وكذا المرسل الإحاطة بالقوانين الداخلية، المتعددة، إضافة إلى الاتفاقيات الدولية المطبقة في حالة النقل متعدد الوسائط.

- أن النظام الشبكي يؤدي إلى عدم وحدة النظام وتعقيده، فالمرسل لا يعرف مقدما قيمة التعويض الذي سيحصل عليها إذا ما أصاب البضاعة ضرر، بمعنى أنه لا يعرف قواعد المسؤولية التي ستحكم الضرر إلا عند تحققه بالفعل<sup>(1)</sup>. فمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط تختلف شروط تطبيقها ومدى اتساعها إذا ما كان الضرر محدد الموضع. حيث يعتمد نظام المسؤولية المطبق على متعهد النقل متعدد الوسائط، على مكان حدوث الضرر. والحال أن المرسل يرغب في معرفة النظام القانوني المطبق مقدما، قبل نقل بضائعه وهذا ما لا يحققه الأخذ بالنظام الشبكي.

### الفرع الثاني: النظام الموحد لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط.

وجد أنصار المسؤولية الموحدة أن هذا النظام هو الأمثل لتماشيه مع طبيعة النقل متعدد الوسائط.<sup>(2)</sup> ومؤداه أن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط تتحدد ابتداء على أساس مبلغ أقصى معين، بغض النظر عن مكان وقوع الضرر<sup>(3)</sup>. وبالتالي فإن النظام الذي يحكم المسؤولية هو ذاته لا يتغير بتغير مكان وقوع الهلاك أو التلف، ويستوي لدى هذا النظام أن يكون الضرر الجاري ضررا محدد الموضع أو غير محدد الموضع.

يُرجع أنصار هذا النظام ملائمة للنقل متعدد الوسائط إلى مزاياه المتمثلة في:

- أنه لن يكون ضروريا تحديد مرحلة وقوع الضرر، إذا لن يغير ذلك شيئا في نظام المسؤولية المطبق، وهذا ما يناسب النقل متعدد الوسائط بالحاويات<sup>(4)</sup>. ويتحدد تبعا لذلك، التعويض الذي يلتزم متعهد النقل متعدد الوسائط بدفعه مقدما في حالة ما إذا أصاب البضائع هلاك أو تلف أو تأخير أيًا كان مكان وقوع الضرر.

1 - نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 396

2 - مجموع دول الـ 77 وجزء من المجموعة «ب» هي الدول التي رأت الأخذ بالنظام الموحد للمسؤولية في المفاوضات الخاصة باتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980: تقرير عن أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الدبلوماسي حول اتفاقية النقل متعدد الوسائط، ماي 1980، غير منشور، ص 11.

3- عبد القادر حسين العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل متعدد الوسائط للبضائع لـ 1980، مجلة الحقوق الكويتية، العدد الثالث، السنة الثامنة سبتمبر 1984، ص 202

4-Diego Ramirez Vincent, Op-cité, p 18.

- أنه نظام متجانس للمسؤولية يعكس دور متعهد النقل متعدد الوسائط، حيث تكون مسؤوليته واحدة طوال الفترة التي يتعهد خلالها بتنفيذ النقل متعدد الوسائط، لذلك يرى أصحاب هذا الرأي أن عقد النقل متعدد الوسائط يجب أن يحتفظ بكيانه ككل، وهذا ما يستدعي أن يستقل بأحكامه الخاصة<sup>(1)</sup>.

بالرغم من هذه الإيجابيات يعاب على النظام الموحد للمسؤولية ما يلي:

- اختلاف مسؤولية متعهد النقل في مواجهة المرسل عن مسؤولية مقاول النقل من الباطن اتجاه متعهد النقل، مما يؤدي إلى قلب الأوضاع بالنسبة لحساب مبلغ التعويض عن الضرر بسبب إمكانية حدوث تفاوت بين مبلغ التعويض الذي يجب أن يدفعه متعهد النقل للمرسل، والمبلغ الذي سيسترده عند ممارسته دعوى الرجوع على الناقل منفذ المرحلة التي وقع فيها الضرر، إذ سيكون ذلك على أساس الاتفاقية المطبقة على تلك المرحلة. وقد نحدد الإتفاقية قيمة تعويض أقل من قيمة التعويض التي دفعها متعهد النقل للمرسل، عندها سيخسر الفرق<sup>(2)</sup>. وحتى لو كانت الاتفاقية تحدد قيمة تعويض أكبر، فإن متعهد النقل متعدد الوسائط لن يستطيع مطالبة الناقل بأكثر مما دفعه للمرسل، وبذلك سيدفع الناقل مبلغ تعويض أقل من المبلغ الذي كان يجب أن يدفعه<sup>(3)</sup>.

### المطلب الثاني: تطبيق النظام الشبكي للمسؤولية في قواعد روتردام.

من خلال التعرف على المقصود من نظامي المسؤولية الشبكية والمسؤولية الموحدة. سنحاول تحديد طبيعة النظام الذي يحكم مسؤولية متعهد النقل في اتفاقية روتردام «الفرع الأول». و أحكام المسؤولية التي تخضع لشروط و تطبيق المادة 26 «الفرع الثاني».

### الفرع الأول : إرساء النظام الشبكي المحدود للمسؤولية.

سبق و أن بينا أن قواعد روتردام تنص من خلال المادة 26 على أن الأولوية في التطبيق للاتفاقية التي تحكم تلك المرحلة، وفي جميع الحالات الأخرى أي حينما لا يكون من الممكن أن يعزى الهلاك لأية مرحلة محددة من مراحل النقل متعدد الوسائط، أو حينما لا تكون هناك اتفاقية دولية أحادية الواسطة واجبة التطبيق على المطالبة المعنية، أو حينما يقع الضرر في مرحلة النقل البحري، انطبقت أحكام قواعد روتردام أي أحكام نظام المسؤولية البحرية، لتحديد حقوق الأطراف، ومدى حجم المسؤولية.

1 - فاروق ملش، النظام القانوني للنقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 476

2 - Diego Ramirez Vincent, op-cité, p 18.

3 - سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 168.

بذلك تكون الاتفاقية قد طبقت نظام المسؤولية الشبكية على عاتق الناقل لكي يغطي كل مراحل النقل سواء السابق أو اللاحق للرحلة البحرية، إلا أنه نظام شبكي محدود، مادام أن قواعد روتردام هي المطبقة في حالة عدم توافر شروط المادة<sup>(1)</sup> 26.

في حين سبق و أن تبنت اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 «اتفاقية جنيف» نظام المسؤولية الموحدة ابتداء من خلال المادة 18، ثم وضعت لهذه القاعدة استثناء يتماشى مع نظام المسؤولية الشبكية في المادة 19<sup>(2)</sup>. لتجمع الاتفاقية بذلك بين النظامين فيكون نظام مسؤولية مختلط. إذ بعد أن وضعت القاعدة العامة على أساس المسؤولية الموحدة<sup>(3)</sup>، خصت الهلاك أو التلف المعروف مكان حدوثه بأحكام المسؤولية الشبكية، معتبرة أنه إذا كانت الاتفاقية الدولية، أو القانون الوطني الواجب التطبيق يقرر تعويضا من الناقل للمرسل أكبر من التعويض الوارد في الاتفاقية، فإن هذا القانون الوطني أو تلك الاتفاقية الدولية هي التي تحكم مسؤولية متعهد النقل. ليكون تطبيق المادة 19 بذلك مشروطا بأن يكون الهلاك أو التلف محدد مكان وقوعه، وأن يكون الحد الذي ترتبه الاتفاقية الدولية أو القانون الوطني، أعلى من الحد الوارد في المادة 18 من الاتفاقية. وقد جاء هذا الحكم، نظرا لأنه قد يحدث -وهذا راجع لتنوع حدود المسؤولية بتنوع وسائط النقل- أن تكون حدود مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط في مواجهة المرسل أدنى من حدود مسؤولية الناقل من الباطن المسؤول عن هلاك أو تلف البضاعة في مواجهة متعهد النقل .

وفي حالة التعويض عن التأخير في تسليم البضائع، تتخلى الاتفاقية عن النظام الشبكي لتنص بدلا منه على نظام مستقل واحد في الفقرة الرابعة من المادة<sup>(4)</sup> 18، فتعطي الحق للمرسل في التعويض في

1 - « Limited Net work Système » : Voir : wei Hou, op-cité, p 244.

2 - المادة 19 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980: «إذا وقع هلاك أو تلف البضائع أثناء مرحلة واحدة معينة من النقل متعدد الوسائط توجد في شأنها اتفاقية دولية واجبة التطبيق أو قانون وطني ملزم واجب التطبيق، ينص على حد للمسؤولية أعلى من الحد الذي يرتبه تطبيق الفقرات 1 و2 و3 من المادة 18، تقرر حدود مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط حينئذ عن هذا الهلاك أو التلف وفقا لأحكام الاتفاقية المذكورة أو القانون الوطني الملزم المذكور.»

3 - « حدود التعويض تعادل 920 وحدة حسابية عن الطرد أو عن وحدة الشحن إذا كانت إحدى وسائط النقل بحرية، والمقصود بالوحدة الحسابية حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي (المادة 31 من الاتفاقية) أو 2,75 وحدة حسابية عن الكيلوغرام الواحد من الوزن الإجمالي للبضاعة الهالكة أو التالفة، و 8,33 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من وزن البضاعة الهالكة أو التالفة إذا لم يشتمل النقل على مرحلة بحرية أو نهريّة »

4 - المادة 4/18 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط: «تقتصر مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط عن الخسارة الناتجة عن التأخير في التسليم وفقا لأحكام المادة 16 على مبلغ يعادل مئتي ونصف مثل أجره النقل التي تستحق عن البضائع المتأخرة ولكن لا يجاوز مجموع أجره النقل التي تستحق بموجب النقل متعدد الوسائط

جميع الحالات، سواء كان قد تم تعيين مكان الضرر أم لا وبذلك يعلم المرسل مسبقا مبلغ التعويض الذي سيحصل عليه. ويقدر مبلغ التحديد بضعفين ونصف مثل أجرة النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة، شرط ألا يتجاوز مجموع أجرة النقل الواجبة الأداء بموجب عقد النقل متعدد الوسائط. و بالتالي تبنت الإتفاقية نظام «المسؤولية الموحدة المعدلة»<sup>(1)</sup> استنادا إلى أن النظام الذي أخذت به اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 هو النظام الموحد للمسؤولية وأوردت استثناء يتعلق في جزء منه بالنظام الشبكي للمسؤولية.

### الفرع الثاني: نطاق تطبيق الإتفاقيات الأحادية على المسؤولية.

ما دام أن قواعد روتردام قد انتهجت النهج الشبكي فهذا يدعونا إلى تحديد الأحكام التي تعنيها المادة 26 والمتعلقة بمسؤولية الناقل وحدود المسؤولية والوقت المتاح لرفع الدعوى. وتلك الأحكام التي لا تعنيها المادة 26 أي لا تعنيها أحكام اتفاقية النقل الأخرى.

بالنسبة لمواد قواعد روتردام المقصودة من قبل المادة 26 والتي لا تلغي أحكام اتفاقيات النقل الأخرى مادامت واجبة التطبيق هي<sup>(2)</sup>:

#### أ- مسؤولية الناقل:

- المادة 15 «البضائع التي قد تصبح خطرا» والمادة 32 «أجرة النقل المدفوعة سلفا» ليست لها غلبة « Ne l'emporte pas sur » على المواد: 22 من اتفاقية النقل الطرقي CMR و9 من اتفاقية النقل بالسكك الحديدية لـ 1999 COTIF-CIM و7 من اتفاقية النقل بالطرق المائية الداخلية (CMNI).

- المادة 17 «أساس المسؤولية» ليست لها غلبة على المواد 17 و18 من اتفاقية CMR والمواد 23 و25 من اتفاقية COTIF-CIM وكذا المواد 16 و18 من اتفاقية بودابست (CMNI) والمادة 18 من اتفاقية مونتريال للنقل الجوي.

- المادة 20 «المسؤولية الجماعية والفردية» ليست لها غلبة على المادة 27 من اتفاقية النقل

1 - نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 408

2 - انظر في ذلك: جداول المقارنة الخاصة بمشروع صك الأونسيفرال بشأن النقل البحري للبضائع واتفاقيات النقل الأخرى المنشور من طرف لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، الدورة 11، نيويورك من 24 مارس إلى 4 أبريل 2003 الوثيقة: A/CN.9/WG.III/ WP.27

بالسكك الحديدية COTIF-CIM، المادة 4 من اتفاقية (CMNI).

- المادة 21 «التأخر» ليست لها غلبة على المواد 19، 20 من اتفاقية CMR، المادة 16 من اتفاقية (COTIF-CIM)، المادة 5 من (CMNI) والمادة 19 من اتفاقية مونتريال.

\* المادة 22 «حساب التعويض» ليست لها غلبة على المواد 23 من اتفاقية (CMR) والمادة 19 من اتفاقية (CMNI).

- المادة 23 «الإشعار في حالة هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها» ليست لها غلبة على المواد 30 من اتفاقية (CMR) فقرة 2 من اتفاقية (COTIF-CIM)، المادة 23 من اتفاقية (CMNI) والمادة 31 من اتفاقية مونتريال.

#### ب- حدود المسؤولية:

- المادة 59 «حدود المسؤولية»، المادة 60 «حدود المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخر» والمادة 61 «فقدان الانتفاع بالحد من المسؤولية» ليست لها غلبة على المواد من 23 إلى 27 من اتفاقية CMR، المواد من 30 إلى 33 من اتفاقية (COTIF-CIM) والمواد من 20 إلى 28 من اتفاقية (CMNI) والمادة 22 من اتفاقية مونتريال.

#### ج- الوقت المتاح لرفع الدعوى:

- المادة 62 «الفقرة الزمنية المتاحة لرفع الدعوى» ليست لها غلبة على المادة 32 من اتفاقية (CMR)، المواد 47 و48 من اتفاقية (COTIF-CIM)، المادة 24 فقرة 1، 3، 5 من اتفاقية (CMNI) والمادة 35 من اتفاقية مونتريال.

- المادة 64 «دعوى التعويض» ليست لها غلبة على المادة 24 فقرة 4 من اتفاقية بودابست (CMNI).

أما بالنسبة لأحكام قواعد روتردام التي لا تعينها المادة 26، وبالتالي لا تطبق بشأنها أحكام اتفاقيات النقل الأخرى فهي:

\* المادة 11 «نقل البضائع وتسليمها»، المادة 12 «مدة مسؤولية الناقل»، المادة 13 «واجبات معينة»، المادة 14 «واجبات معينة تنطبق على الرحلة البحرية»، المادة 16 «التضحية ببضائع أثناء

الرحلة البحرية»، المادة 25 «البضائع المنقولة على سطح السفينة»، وذلك لأن هذه المواد الحقوق والالتزامات في المرحلة البحرية.

\* المادة 65 «رفع الدعاوي على الشخص المحدد أنه الناقل» وذلك لأنه لا وجود لما يقابلها في اتفاقيات النقل الأخرى<sup>(1)</sup>.

### الخاتمة:

يتضح في الأخير أنه في الحالة التي تكون فيها اتفاقية روتردام واجبة التطبيق، فإنه بتوسيعها النطاق الزمني لمسؤولية الناقل، تخضع كافة مراحل عقد النقل لنظام واحد. إلا أنها ليست اتفاقية نقل متعدد الوسائط حقا، بل اتفاقية يغلب فيها النقل البحري، حيث أنها لم تأت لمعالجة كل أنواع النقل متعدد الوسائط، وإنما فقط عقد النقل البحري الذي يقبل فيه الناقل البحري مدّ خدماته إلى النقل بواسطة أخرى سابقة أو لاحقة للنقل البحري، و ذلك باشرطها أن تكون ضمن عملية النقل رحلة بحرية لتطبيق الاتفاقية. كما أن محتوى الإتفاقية يستند بصورة حصرية إلى مبادئ تنطبق على النقل البحري لا على النقل متعدد الوسائط. صف إلى ذلك أنها لم تستطع إرساء نظام موحد للمسؤولية المحدد ابتداء و المعروف عند ابرام العقد تحقيقا للفلسفة القانونية المبتغاة من النقل متعدد الوسائط. وذلك خشية إمكانية نشوء تنازع بين النظام الموحد في النقل متعدد الوسائط، «أي قواعد روتردام» وبين نظم المسؤولية الواردة في الاتفاقيات الأحادية الواسطة الخاصة بالمرحلة التي وقع خلالها الضرر.

من أجل ذلك يجب، إمّا النظر إلى نظام النقل متعدد الوسائط في إطار إقليمي. وأما على المستوى الدولي معالجة هذا النقل في اتفاقية دولية خاصة به تكون في صورة تعديل لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط لـ 1980 مع حث ودعوة الدول إلى الانضمام إليها. إذ من غير المعقول أن تحيط مادتين في اتفاقية بأحكام نظام نقل شديد التعقيد قانونا.

